

車社会と女性

樋口 恵子*

女性は車社会において、男性に比べると相対的に車のメリットの享受者の要素は少なく被害者の色彩が濃い。第1に女性は、男性が“定時制住民”であるのに対して、“全日制地域住民”である。地域への車の侵入により道をはさんだ近隣社会“向う三軒両隣り”の人間関係が失われた。子どもは遊び場としての道を失い、成人は人々の出会うひろばとしての道を失った。第2に女性は交通戦争の“銃後の民”としての被害者である。交通遺児の90%は父親を失っており、働き盛りの男性が事故にあいやすい。女性は遺族の支柱として長い“戦後”を生きていかねばならないが、女性を取り巻く就労条件はきびしく、生活水準は一挙に転落する。もちろん車は、女性の行動半径を広げ、明るい“マイホーム”の象徴となった面もあるが、やはり車社会の被害者という側面は強調されなければならないだろう。

Automobile Society and Women

Keiko HIGUCHI*

Women do not enjoy the advantages of automobiles as much as men. We may say that women are more vulnerable to automobiles. Firstly, whereas men are 'part time residents' of the community, women are 'full time residents'. With the invasion of cars into community, good human relationship which used to exist among the neighbours across the street and in the neighbourhood was lost. Children lost street as their play ground, and adults lost it as their meeting place. Secondly, women are the victims of 'traffic war'. They are the people on the home front of the traffic war. 90% of the children who lost a parent by a traffic accident lost their fathers. Widowed mothers have to live a long 'post war period', but as opportunities for employment and labour conditions for women are so low that living standard of the family usually declines sharply. Needless to say, automobiles have enlarged the sphere of activities for women and become a symbol of a 'happy family'. However, we can not neglect the fact that women are the victims of 'automobile society'.

1. 肉声の失われた町

ここ10年ほどの間に、日本の街かどから人間の肉声がなんと減ったことか、とつくづく思う。人跡稀れな山奥はともかく、昔の町は人の肉声で結構騒がしかったものだ。まず、空地を、路地裏を抜けていく子どもたちの声。子どもたちはいつも叫びながら走っていた。道ばたに、延々と話しつつける主婦たちの声。遠くからだんだん近づいてくる物売りの声。納豆、竹竿、いかげや、金魚売り——さまざまな物売りの声は、時には季節を告げる声でもあった。そして、町の中心地には、客を呼び、客と応待する商人の声が響いた——。

今、日本の町は“沈黙の町”となりつつある。町の中心に大型店が進出し、夫婦2人で切り盛りしていた

店はどこかへ押しやられてしまった。大型スーパーの中は、人々がひきもきらず往来している割に静まりかえっている。そぞろ歩く足音は聞こえても、話し声はほとんどない。人々は無言で品物を籠に入れ、無言でレジ台に差し出す。すべて無言のうちに買い物という行動が進行していく。かつて狭い道路を右往左往しながら、売り手と買い手との間にとび交ったことばは消えてしまった。町の要所には各種の自動販売機が設けられ、コインを入れるだけで、無言でさまざまな品物が出てくる。いや、タバコの販売機など、ご丁寧にもテープが回転して“ありがとうございました”と言うのだ。バスの乗降は、自動券売機とプザー、駅の出札口も自動販売機である。時たまやってくる焼芋屋の売り声までテーブルコーダーを拡声器にかけている。そして、巷に群れる子どもたちの姿は消えた——。

人間の肉声の消えた理由のひとつに、地域の道路が自動車に占有されたことをあげずにはいられない。

* 評論家
Critic
原稿受理 昭和52年8月23日

かつて、日本の地域社会で、道は人と人を結ぶ広場の役割を果たしていた。道は人の肉声の交わされる場であった。欧米の道がかなり早い時期から馬車という「くるま」の交通手段となっていたのに対し、日本の道は、徳川幕府が人間用の馬車を禁止したため（星野芳郎『科学と人間』中公新書）、道は人間が歩く場であった。1900年初めごろのシカゴのメインストリートの写真があるが、馬車が現在の駐車場さながらにいっぱい並んでいる。道路はすでに馬車のための車道であり、当然歩道を設けなければならなかった。そして、馬車のための道が、自動車という同じ「くるま」のための道となるのは、おそらくそれほどの抵抗はなかったことだろう。アメリカにおける車の普及は急激だった。1913年、ヘンリー・フォードがベルトコンベアシステムを自動車生産に採用、550ドルの車は295ドルと半値になり、1923年、都市の三世帯のうち二世帯は自家用車を持つようになった。これは当時の内風呂の普及率（約4割）よりも高かったといわれる。20世紀にはいったころ、馬車でいっぱいだった主要道路は、20年後の1920年代に自動車に完全に取って代わられた。同じ「くるま」だから、その移行はスムーズだったろうし、道路のもつ性格は変わらなかった。

日本の道は、もともと人が歩く道であり、同時に人が立ち止まって、生活する場であったところが、欧米と大きな違いである。今でも十日町とか五日市とかいう地名は日本の随所に残っているが、定められた自由市の立つ日には、近在の農漁家の人々が収穫物を持って道の両側に市をたてた名残りである。今でも縁日などで露店が出されるのは、その日だけ交通規制をした道の両側だ。人々はあの店この店、道を自由につくって往來しながら、声高に売る人買う人がことばを交わし合う。ご存じ柴又の寅さんなどは、こうした風土から生まれた人物である。

私は戦争中の東京郊外の育ちだが、当時の子どもたちにとって、道は「あぶないですよ」と時折り注意はされるものの、天下晴れての子どもの遊び場だった。舗装率はまだ低かったから、舗装された大通りは、ローセキの乗りの良い、陣取りや石けりの絶好の遊び場だった。道にはいつも子どもの叫び声が聞こえ、子どもが帰ったあとの道路には、ローセキのさまざまな模様が残されていた。

お盆の迎え火をたき送り火をたくのも、家の前の道端だった。夏の夜の道は、子どもたちの線香花火の場であり、旦那衆の緑台将棋の場であり、ちよっ

とした地域のレジャーセンターであり、社交場でもあった。そう、たしかに日本の道は、単に人や車の通る道路としての役割だけでなく、地域社会の広場の役割を果たしてきたことを忘れてはなるまい。道は地域の人々の情報交換の場であり、集いの場でもあった。そう言えば、東北のある農村地帯を訪ねたとき「道路添いの家の年寄り、家が新築されると淋しくなる」という話を聞いたのを思い出す。かつて、隠居した老人の居場所は、街道に面した縁側だった。そこに居さえすれば、もう労働に従事することはなくても、地域の人事や情報から疎外されることがなかった。道を歩く人々は、老人の姿を見ると声をかけ、足をとめてしばしのおしゃべりを楽しんだ。ところが、最近古い家を壊して新築するとなると、道路添いは車が喧ましいので、道に面したところは玄関口だけにして家の向きを変えてしまう。そして老人の部屋は「できるだけ静かなところ」というセオリーどおり、道路と最も遠い位置につくられる。そうすると、道を通る人と出会う機会がなくなり、とたんに老人は淋しくなる、というのだ。車に道が専有されることによって、人と人のコミュニケーションが縮小していくひとつの典型的な例であろう。

今、どこへ行っても、道は車中心となった。ごく一部の「お買物道路」とか、日時を限られた「歩行者天国」を除けば、いつも車に気兼ねしながら歩かねばならない。人の通る道であり、広場であった道に車がいってきたから、車道・歩道の別はあとからあわててつけ加えられた。現在私は東京杉並の久我山というところに住んでいるが、町を歩くと不愉快になることが多い。車通りの多い道に、車道と歩道を分ける白い線が画かれている。その歩道専用の道を正確に守って、雨の日に傘をさして歩くことは全く不可能である。この地域の歩く人は全員、頭からすっぽり包まれたレインコートを着用しなくてはなるまい。そうでなくても、電柱の立ったところは、太目な私は通り抜けるのに苦勞する。大きな買物かごをぶら下げたり、子どもの手を引いた母親が歩道からはみ出ずに歩かなくて、できない相談なのだ。

余談だが、ついでに書いておこう。よく交通安全が語られるとき、若い母親がこんな非難の対象となる。「どうして母親は、子どもをあぶない車の通る、道の内側を歩かせるのか。子どもに道の端のほうを歩かせ、母が車から子どもをかばうようにすればいいのに」。ご尤もである。基本的にはそのとおりだと

思う。だが、つい子どもに道の内側を歩かせる母親の気持ちもまたわかるのだ。いっぺんでも、幼児の手を引いて日本の町を歩いたら、そのわけが納得できるに違いない。日本の道の外側は、実に足許が悪くてきているのだ。雨水を流すように、道路は中心部が平らで高く、端に行くほど傾斜が急になっている。道の端を歩く子どもの身になると、山の尾根をヨチヨチ歩きで行くようなものだ。母と子の背の格差は、道路の斜面を加えてますます大きくなって、手を引きにくいことおびただしい。それに、道路端の側溝は開渠のこともあるし、暗渠になっているとしても、幼児の足もとには危険な凸凹だらけなのだ。それに比べれば、車さえ注意すれば、道路の内側は、なんと平らで、なんとすべすべして、子どもを歩かせやすいことだろう。車に押しやられた道の端っこは、実に快適さに遠く、子どもがころんだり落ちこちたり、小さな危険に満ちていることを知ってほしい。

日本に自動車が増えて、とくに自家用車が急激に増えて、家族単位の行動半径が広がったことは便利なことには違いない。だがそれ以上に車の急増は、町の住民から、立ち止まり、人と出会い、おしゃべりする場として、地域コミュニケーションの場としての道を奪ってしまった。人は足早に、無言でこの危険に満ちた道を一刻も早く通り過ぎようとする。人間の肉声の失われた街に、自動車のエンジン音のみ高くなっていく——。

こうした変化が、男と女のどちらに大きな影響を与えたか、という点、女性の側であることに疑いはないだろう。とくにサラリーマン人口の多い都市社会では「男は定時制住民、女は全日制住民」(篠原一東大教授の造語)ということばがあるくらいだ。男たちは、昼間その町に住むことはない。どうかすると彼自身自動車を駆って職場に出かけ、夜になって帰ってくる。職場ではいや応なしに、同僚や顧客と顔を合わせ、ことばを交わさねばならない。もちろん職場にも、自動車産業が先鞭をつけたベルトコンベアシステム等による単調反覆作業、人間疎外の問題があるが、それはすべての男性にあてはまることではない。第三次労働人口が増えつつある現在、職場の男たちは、むしろ顧客や同僚との「避けがたい出会い」に食傷している人のほうが多いだろう。男たちは車を利用して、集うべき職場に出向いていく。ベッドタウンの昼間は、ことばを換えれば、女子どもの町、主婦の町だ。その町中を車は通り抜け、あ

るはその町に物資を運んでくる。車によって、生活の場のコミュニケーションを疎外されているのは、明らかに女の側だ。近ごろは、運転免許をとる女性が増え、地域のPTAなどに呼ばれていくと、送り迎えは母親会員の運転ということが多くなった。地域の社会教育などで自動車果たしている大きな役割は認めなくてはなるまい。それにしても今のところ、運転免許所有者の男女差は、男性2700万対女性820万(51年末現在、警察庁)、約3対1以上の大きな開きがある。営業用自家用を問わず、まだ日本社会では、車を動かし、車に乗って移動する中心は男性である。道端で人に出会い、子どもを遊ばせ、買ひものでことばを交わす——女たちの肉声の量は、地域社会に車の流入量が増えるのと反比例して少なくなっていった。井戸端会議というと、女たちのおしゃべりの代名詞になっているが、水道が発達して以来、井戸端会議の実態は道端会議だったのだ。主婦たちは今、小さな箱のような団地の中で、テレビというマスメディアに情報をたよっている。しかし、情報をインプットする手段はあっても、アウトプットするには、なま身の人間と出会うより仕方がない。だが外出しても、自動化無人化の町を人は通り抜け、口をきく機会にめぐらされていない。そんな毎日を過ごしている団地の主婦が言ったせりふを私は忘れることができない。「奥さん、ほったの筋肉って、使い過ぎると痛くなるのかと思ったら、使わなさ過ぎるとなにか突っばって、痛くなるものですねえ」。

2. 交通戦争の“銃後”と女性

“In memory of the 1,700,000 Americans who died for nothing”アメリカのモービル石油の広告に使われている有名なことばである。戦争で死んだアメリカ人は南北戦争時代にさかのぼっても64万人だというのに、交通事故死は170万人をかぞえた。破壊のエネルギーが、スピードの2乗に比例し、重量に比例することを思えば、時速4キロの人間と最低でも40キロの車、重量50～60キロの人間と1トンはある車とでは事故が飛躍的に増えるのは、単純に計算してみてもすぐわかる事実である。事実、日本でも交通事故による死者は、昭和30年6,379人だったのが、昭和34年から毎年1万人を超えるようになった。51年には珍しく1万人を割ったとはいえ、34年以降の累計だけでもざっと20万人が生命を失っている。東京大空襲の約2倍だ。交通戦争ということばは、比喩でもなんでもない、現実の姿なのだ。

ところで、交通事故死の男女差というものもこれまで際立った違いを示している。たとえば、昭和51年でいえば、交通事故による死者9734人のうち76%にあたる7,411人は男性である。事故に会う比率は圧倒的に、運転免許を持ち、あるいは外を出歩く機会の多い男性の側だ。もちろん働く女性の増えた現在のことだから、交通戦争に女性自身も参加しているが、大きく分ければ、大多数はやはり「銃後」(「車後」といべきか)に在ると言ってよい。したがって、車社会と女性の関係を事故という視点でとらえるとき、つねに「遺族」として残される、という問題として迫ってくる。

全国未亡人協議会(全未協)は、戦後は軍人未亡人が中心だったが、戦後30余年を経た現在、目立って増えたのが、離婚と交通事故死による母子家庭だ。交通遺児育英会が発足したのは昭和44年のことだが(その母体、交通遺児を励ます会は42年発足)、その後49年には交通遺児母の会が結成されたのは当然の成行きである。働き盛りの男性(20~30代)の死因の第1位に不慮の事故がランクされる現在、交通の発達は女性——とくに主婦や幼児を抱える母にとって、つねに「突然未亡人になる恐怖」と結びついている。

同じ配偶者の「突然の死」であっても、その影響が夫と妻で大きく違うことは、日本社会の婦人問題といべきであろう。妻の突然の死も、とくに幼児を抱えた場合、一時的に家庭崩壊の寸前まで追い込むだろうが、多くはその空席を埋めて、もとの軌道に戻っていく。男性の再婚率は女性のそれより若い時代にもはるかに高い。幼い子持ちの男への再縁は女性から敬遠されるとはいうものの、一定の収入と社会的に安定した地位があれば、たいいてい場合は再婚相手に困ることはない。子どもがある程度大きくなっていて、経済的余裕がありさえすれば、若干の人手を経済力で補いつつ父子家庭を営むことに、何の不自由もないだろう。少なくとも、妻に死なれたのが原因で、商売をやめたり、家の移転を迫られるようなことは、まずめったにない。夫が経済的支柱であり、妻は家庭にいて家事育児を担当、という夫婦分業は、戦後日本の家庭に最も普及したパターンである。もっとも妻たちの多くは、内職やパートで現金収入をあげる労働に従事(51年度国民生活白書によると家庭婦人の36.9%が「現在働いている」。「働きたい」10.3%、「条件が許せば働きたい」21.1%)しているが、なんといっても夫の収入を軸とする家

計補助的労働である。したがって夫の突然の死は、家庭の存在を根本からおびやかすことになる。突然夫に死なれるということは、座席指定券を持ってゆったりとシートに身を委ねていたところ、急に車両故障で切符の前途無効になったようなものだ。あとは目的地まで自分の足で歩いて行かねばならない。経済的に生活をたてる、という観点からみれば、未亡人の力は男性の列車に比べて徒歩で行くのと同程度のおぼつかなさだ。

交通遺児育英会の調査で、夫の事故後、遺族が居所を何度も転々としているのを見てびっくりしたことがある。夫という家族の1人を失っただけでなく、遺族は男性中心の経済生活から、まさに“落ちこぼれ”ことになる。収入の道が途絶えるから、家賃のかさむ住居には住みつづけることはできない。若い世代に多い社宅住いは、夫がその会社に働いているからこそ住む資格がある。また夫の親の家作に住んでいた場合も、明け渡しを請求されることがある。新しく生活を建て直し、残された妻が就労する先を見つげるためにも、都会へ引越したり、実家に身を寄せたりしなくてはならない。こうして遺族たちは夫の死と同時に住所を転々とする生活が始まるのである。

交通遺族の特徴は、主人公は働き盛り、それも決して運転手付きの自家用車などに乗る身分ではなく、いわゆる“庶民”に多いということだ。専用の運転手を持つ身なら事故に会うことも少ない。生活に追われ、寸刻も惜しんで外を走り回る、家庭建設途上の比較的若い世代が事故にあいやすいのである。51年の警察庁統計をみても、男性死者7,411人のうち最も多いのは15~24才の若年層(1,945人)であるが、続いて多いのが25~29才の621人、このうちのかなりの人々が、妻と幼い子どもを残したはずだ。つぎに70才以上の595人は別として、40~44才の556人、30~34才、40~45才とも400人台と働き盛りの年代が続く。

父または母の片親以上を失った18才未満の児童青少年を「交通遺児」と定義した場合、現在全国で約12万人の交通遺児が存在するという(交通遺児育英会調べ)。しかもそのうち、90%が母ではなく、父を失った母子家庭となっている。交通事故死者にあらわれた男女比以上に、遺児家庭で父親を失ったケースが多いのは、男性の中でとくに働き盛り、世帯盛りの年代が事故にあいやすいからだ。こうして交通遺児母子家庭は全国で約6万世帯と推計され、これは全母子家庭62万世帯の約1割にあたる。「交通事故

が未亡人の新たな原因」ということを裏書きする事実である。

交通遺児育英会の調べによると、これら母子世帯の生活状況は90%が低所得層であり、その半分は生活保護世帯水準の5万～7万の収入である。地方へ行くと、今の世の中で、3万、4万の月収という信じられないような話もある。生活水準意識をこれらの遺児家庭に質問したところ、夫の生前は大半が「中または中の上」という、日本国民の大半と同じ意識をもっていたが、夫を失った現在では「中の下または下」に完全に下降している。交通遺児育英会は、高校（公立月額1万円、私立1万5千円）、大学（2万円）、大学院（5万円）に進学する際の学費を交通遺児対象に貸与し、すでに延べ7,000人が卒業している。こうした民間機関の存在にもかかわらず、交通遺児家庭の高校進学率は約70%（全国93%）、大学進学率は約20%（同38%）と推計され、家庭の貧困がどんなに子どもの進学を阻害していくかを物語っている。

「夫は外、妻は内」の分業社会で、職業の分野は雇用機会も賃金、昇進等の待遇もすべて世帯主としての男性中心のシステムが牢固としてでき上がっている。とくに現在のような不況期には、女性の労働は家庭側からみたときは夫の残業収入減等を補填する家計補助であり、企業側からみると景気安全弁的、出し入れ自由の不安定低賃金労働力、という位置づけをますます強めていく。現在日本に残るさまざまな男女不平等のうち、最も明らかであり大きな問題は、女性の労働権が基本的人権として根づかず、「結婚資金獲得」「家計補助」と世帯単位でしか考えられていないことだ。労働省婦人少年局は、国際婦人年国内行動計画の最重要課題として、女性の差別定年解消に取り組むことを発表しているが、現実には、男性と違った低い定年を女性用に設けている企業は3割近く存在する。たいていは男性と5～10才差が多いが、25才、30才定年という企業も少なくはない。そして、制度としての女性若年定年制はなくても、職場の慣行として結婚したらやめる、出産したら退職する、という職場は、もう大多数といってよい。「25才はお肌の曲がり角」という化粧品店の広告があったが、婦人労働の世界からみると「25才は女性の賃金の曲がり角」である。初任給の男女差はそう大きくないし、25才ごろまでは女性の賃金も男性と似た角度で上昇していく。しかし25才ごろを境目に、女性の賃金は横這いとなり、40代ともなると男性の半分

がやっとである。若い時期を入れてさえ、女性の平均賃金は男性を100とすると53にすぎない。仕事の内容も女性はいつまでも補助労働単純労働ということが多く、定年制がなくても女性は主観的にも客観的にも職場に居づらくなってやめていくことが多い。職場での女性差別を指摘する声に対して、企業の側は「なにかといえはすぐやめる腰かけの女性と、一生働く気構えの男性と同じ待遇ができるか」と反論する。しかし今、女性がいっせいに意識を革新し、男性と同じ定年まで働きつづけたら、と言い出したら、いちばん困るのは当の企業であろう。こうして女性の労働力は、若い結婚前は「近い将来やめるべき正社員」として、年功序列賃金の序の口で打ち止めになる。そして結婚後、とくに子育て後は「いつでも家庭へ帰れるパートのおばさん」として、中卒初任給にほぼ匹敵する時給日給で使われている。中年になって正社員としての働き口を見つけることは、大企業になればなるほど不可能に近い。結局、雇用不安定な臨時・パートか、そもそもが不安定で条件も悪い零細企業に働くことになる。

交通遺児家庭の問題もまさに、この女性に対する差別雇用の中にある。母たちは、はじめて一家の支柱の立場に立つが、多くの母たちは日本の伝統に従って「早く嫁に行くように」教育され、男性と比べ学歴も低く職業的訓練も身につけていない。低賃金、不安定雇用の職場に入るよりほかに働き場はないのだ。

かつて私が未亡人家庭の取材をしたとき、必ずといってよいほど母親たちは複数の仕事を持っていることを発見した。ある母親は昼間は近所の材木店に事務員として勤め、夜は電々公社の番号間合わせを担当していた。その上余暇には編みものの内職と、3種の仕事をこなしながら5人の子を育てていた。ある母は鉄道の売店に勤め、夜は遅くまで内職のミシンを踏んでいた。昼間はガソリンスタンドに勤め、夜は水商売、という母親もいた。そう、たしかにひとつの勤めだけでは、一家を支え子どもを育てるのは困難である。就労条件の悪い母親たちは、長時間働くことによって悪条件をカバーしようとする。そこへ従来の母親役も勤めなくてはならない。過労→病気、というコースが目に見えるようだ。事実、育英会の調査でも、母親たちの3人に1人が、無理がたたって病気がち、と答えている。最近、同会が行なった遺児家庭母親たちの生活時間調査を、NHK調査の家庭婦人の項と対照してみると、家事が遺児

家庭は4時間6分(家庭婦人7時間46分)、新聞17分(同27分)、ラジオ1分(33分)、テレビ52分(4時間57分)と際立った違いを見せている。睡眠だけは7時間11分(家庭婦人7時間30分)と大差はない。新聞やテレビの時間も削ってひたすら疲れた体を守るためにかろうじて眠ることだけ確保する、という生活だ。忙しい共働き家庭もこれだけなら似たような条件かもしれないが、すべてを1人の肩に背負っての生活は、心理的緊迫感・疲労感からいうと、夫のいる共働きとは雲泥の差があるだろう。子どもと語り接触する時間も短くなり、シワヨセは子どもが受け止める。そして母の病気は、即座に失職につながり、より一層の貧困へと悪循環しつづけるのである。

さきの国会に、いくつかの政党の支持も受けて、「母子家庭の母親の雇用促進法」が提出されようとしたが、結局見送られた。全国62万母子家庭の母親を対象に、公的機関・大企業に一定の雇用率で採用させようというもので、母子家庭の自立と生活安定をはかったものだが、何よりも経営者側の反対が強かったようだ。自動車産業は、このような提案を受ける以前に、率先して交通遺児家庭の遺族雇用をしてもよかったのではないかと思う。

交通遺児育英会専務理事の玉井義臣氏はつぎのように語っている。「交通遺族の母と子は日本の経済高度成長の人柱だと思えます。欧米に比べて日本の事故率は5倍から8倍。本来、車を受け入れられない道に、コストダウンするため大量生産された車が無理やり突っ込んできたから事故率が高いんです。しかも歯止めとしての保険がこれまた欧米よりぐっと低い。昭和48年ごろまでは保険も雀の涙だったし、今は1,500万といってもドイツ5,500万、フランス7,000万と比べものにならない。保険料にしても、年間フランス10万、ドイツ15万に対して日本は2万円程度です。つまり安上がりの車社会を押しすすめて、事故の多発化、交通遺児の多発化をすすめている。交通遺児は貧困の中で進学の夢も崩れ、母は疲れ果てているというのに、一方で自動車産業は4,000億、5,000億という利益をあげている……」

交通事故で死ぬのは男に多い半面、利益をあげつづける場の中核を占めるのも男。そして、車のもたらす利便を仕事に生かすのも男。スピードを楽しむのも圧倒的に男の側である。戦争に前線と銃後があるように、交通戦争においてもやはり前線でたたかっているのは男性だろう。その代わり戦争がもたらす好景気などの恩恵も男性が受けている。女性は銃

後の妻がそのまま靖国の妻になったように、長い長い道程をツケを背負って生きていかねばならないのだ。そして車は、空襲のように「銃後」であるはずの町にもやってきて、女、子どもを巻き添えにしていく。空襲をこわがって外に出なかった戦時中さながら、子どもも年寄りも外へ出るのを危なかり、家の中へ閉じ込めていくのである――。

3. 車社会が女性にもたらすもの

車社会が女性にもたらしたデメリットは、男性のそれよりもたしかに比重が重かったと思う。それにしても、女性にもたらしたメリットはなかったろうか。強いて探せば、ひとつには夫婦を中心とする核家族イメージを定着させ、女性にとって暮らしやすい家庭生活のシンボルとなったことがあげられる。そしてとくに狭い都市の住宅環境の中では、「もうひとつの部屋」として機能し、脱出可能な解放感を与えたことがあげられるだろうか。さらに、交通不便な地方や新興住宅地へ行くと、ハンドルさばきも鮮やかな主婦たちがそれぞれに愛車を駆って、社会教育活動に連絡や講師の送迎などの役割を果たしている。地域によっては、車が人と人を結びつける役割を果たしている、といってもよい。

第1の点について言えば、乗用車の普及率は昭和45年22.1%となり、50年には41.2%、さらに51年には48.5%となった(経済企画庁、「消費動向予測調査」)。これ対して1室当たりの居住人数は日本が1.1人。米国0.6人、英国0.6人、西ドイツ0.7人、フランス0.9人、イタリア0.9人と、他の欧米諸国は軒並み1人を割っている。日本の住宅事情の悪さが、車需要を押し進めた面を見逃すことはできない。

本格的なモータリゼーションが始まったと言われる昭和41年、日本は高度成長のまっ只中にあり、社会の就業構造も家族構造も大きく変わった時期である。一億総移動状況といってよいほど、人も物も大移動した。人は農村から都市へ移り「過疎過密」ということばが生まれ、昭和20年代まで有業人口中第1位を占めた農業人口は、30年代にはあつという間にサラリーマンに取って代わられた。家業を離れば核家族化していくのは当然のことで、30年末から40年代にかけて、とくに核家族化傾向が指摘された。もっとも、核家族的世帯は大正9年にすでに60.0%をかぞえ、昭和35年には65.1%、(松原治郎「現代の家族」日経新書)というのだから、そう大した変化ではないかもしれない。しかし核家族的世帯が意識とし

て社会の中核に置かれ、女性の家族内の位置が「嫁から妻へ」と実質的に移行したのはこの時期だろう。民法上の家制度の崩壊にもかかわらず、20年代は現実には家業社会家業家庭であり、女性はあいかわらず家業の嫁として他家に「嫁入り」してくる存在だった。サラリーマン人口が増え、夫も妻も違う地域から出てくれば、結婚は文字通り「嫁入り婚」から「寄り合い婚」になる。「家つきカーつきババ抜き」という流行語は、当時若い女性のエゴイズムむき出しのことばとして糾弾的となったが、結婚を「女の掟」として受け止めた時代から「主体的な幸福追求の場」と考えるようになった変化をあらわして興味深い。そして「カー」はまさにその象徴であった。

当時、著名な男性の文章で「自家用車のどこに奥さんが座るかで妻の地位がわかる」という意味のことが書かれていたのが印象に残っている。たしかにマイカーの初期は運転する夫の隣の助手席に、いかにも後継者然と長男が座る姿が目についた。やがて助手席の危険に対する認識が広まったせいもあるだろうが、ほとんど助手席に座るのは妻、と相場が決まっていた。通勤する夫を駅まで送るべく、夫を助手席に、妻が運転する姿もありふれた風景である。車前部のシートに、夫と妻が並んで座り、後部の席に老人や幼児が並ぶ——それは戦後の主婦権確立の象徴だったとあってよい。

昭和40年代前半は、現在の「ニューファミリー」ということば以上に「マイホーム主義」ということばがよきにつけ悪しきにつけ使われた時代だった。マイカーはまた、マイホームの象徴でもあり、小サイズ化（昭和30年まで一貫して5人台だった一世帯あたりの人数は35年に至って4.56人となり、その後現在は3人台に至っている）した家族全員を収容するに足る容量を持っている。「一家そろって」という戦後家庭成員の水平化傾向、民主化傾向をマイカーが「現実の器」として果たした役割はたしかに大きいだろう。家庭内の妻、主婦の地位を確かに、明るく約束する「マイカー」であった。そして、かなりの女性たちが車を操る術を覚え、機械の力を借りることによって男女の体力差を解消し、機械を操る自信や解放感を身につけたに違いない。「主人の運転なんて下手で危くて見てられないわ」と言う主婦も少なからずいる。しかし総じていえば職業的女性運転手の希少さ、運転経験の相対的不足などから、運転手としての女性への評価は今のところ低いようだ。それでも、交通不便な地域社会の中で、自ら愛車を駆

ってさまざまな活動に従事している女性の数が増えたことは、先に述べたとおりである。

それにしても、自動車の利便性は最大限に生かしつつ、「自家用車時代」には都市農村を問わず歯止めをかける時期ではないか。いずれにせよ、1億すべてが車を持つわけにはいかない。車以外に交通手段のない場所で、まず最初に“落ちこぼれ”るのは、経済力のない老人、身障者、そして女性である。車の美点を生かしきるように、公共の自動車輸送機関を整備し、道を地域の人間のためのものに取り戻す。そうしない限り、車社会の中で女性はデメリットの部分ばかりに出会うことができそうである。